

Ferrovie

A cura della redazione

# Le sfide del prossimo futuro

*Intervista a Ing. Simone Mantero, Vicepresidente ANIE ASSIFER*

**Infrastrutture**

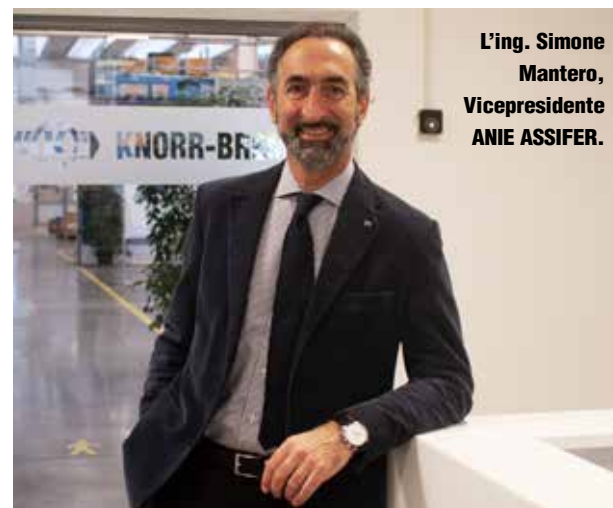
**I**ngegnere, molte cose sono successe dalla nostra conversazione a tutto campo di due anni fa. Allora si era dichiarato ottimista sull'impatto del Next Generation EU sulla messa a terra di progetti ben strutturati e definiti. Oggi, quell'ottimismo ha ancora una ragione d'essere?

Non si può certo dire che il quadro macroeconomico e di politica internazionale sia rimasto immutato nel corso di questi ultimi due anni. La pesante crisi economica, caratterizzata dagli aumenti dei prezzi delle materie prime, dall'esorbitante aumento dei costi di produzione dettati dall'eccezionale rincaro dei prezzi dell'energia e del gas, il ritorno ad un'inflazione a due cifre che non si vedeva più dagli anni Settanta, impone alle aziende ferroviarie, ma direi alle aziende di tutti i comparti produttivi, di affrontare questa sfida facendo appello a tutte le risorse ed energie interne, ponendo al centro della propria agenda un maggior efficientamento nell'utilizzo delle risorse stesse.

E questa pesante crisi economica si inserisce in un quadro di politica internazionale per nulla rassicurante. Purtroppo, al momento, non si vedono aperture per una possibile conclusione del conflitto in Ucraina e questo determina ulteriori preoccupazioni, oltretutto, naturalmente, per l'alto costo di vite umane, anche per l'aumento dei costi delle materie prime, che non possiamo certo gravare sul consumatore finale. È pur vero che il settore ferroviario si è dimostrato nella storia molto resiliente, sia nei momenti floridi sia in quelli più difficili. Per questo contiamo anche oggi su questa capacità di miglioramento continuo, reso possibile anche dalla collaborazione tra mondo delle imprese e mondo accademico e della ricerca.

**Quali vantaggi può ricavare il settore ferroviario dall'applicazione del Pnrr e quali rischi può correre, invece, nel caso in cui dovesse essere sottoposto a revisione, come già annunciato dalle forze politiche che formeranno il nuovo Governo? Le chiediamo questo perché, Ing. Mantero, nel nuovo consiglio di ANIE ASSIFER ha assunto anche le deleghe per i rapporti con le Istituzioni e quindi, come associazione, sarete chiamati a dialogare con il nuovo Governo su questi temi.**

Gli investimenti previsti dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sono i più massicci degli ultimi 70 anni. Per ricorda-



**L'ing. Simone Mantero, Vicepresidente ANIE ASSIFER.**



re qualcosa del genere bisogna ritornare agli anni post secondo conflitto mondiale.

Tuttavia, l'aumento dei costi delle materie prime che sono balzati in alto di più del 50% insieme all'incremento vertiginoso dei costi energetici, fa sì che questo piano ambizioso stia andando avanti in un quadro macroeconomico diverso da quello in cui era stato pensato e sta procedendo per fasi, cercando di dare attuazione ai progetti prioritari. Il Governo uscente ha anche lavorato su modifiche del Piano di Aiuti di Stato per garantire la messa a gara di nuove opere ed il proseguimento di opere già avviate che, ricordiamolo, dovranno essere concluse entro giugno 2026.

In questo quadro, mi sento di poter dire che è apprezzabile quanto già anticipato dalle forze politiche che formeranno il nuovo Governo, che si muoveranno nello spirito di un rafforzamento delle opere infrastrutturali, già previste ed avviate dal Pnrr, se pur riviste in un'ottica di adeguamento al mutato quadro economico.

È chiaro anche che, una volta insediato il nuovo governo, sarà prioritario per ANIE ASSIFER dialogare con tutte le Istituzioni e gli apparati coinvolti per presentare le proprie proposte ed un position paper sulle questioni più rilevanti. Sono convinto che soltanto dal confronto e dalla collaborazione tra i vari player, aziende, privati, istituzioni, associazioni, stakeholders esterni, si potranno affrontare le sfide che il perdurare di questo quadro di incertezza economica ci presenterà nel prossimo futuro.

Da parte nostra, come ANIE ASSIFER, abbiamo già avviato importanti colloqui con la committenza e con le aziende associate per mettere a fattore comune i nostri bisogni e le nostre aspettative. Ritengo, infatti, che ANIE ASSIFER debba fare la propria parte, essendo maggiormente propositiva, presentando direttamente al Governo le istanze delle aziende che rappresenta, al fine di essere considerata essa stessa parte integrante del processo di medio e lungo termine per la definizione della strategia del trasporto ferro-

viario. Rappresentiamo l'eccellenza del trasporto ferroviario italiano e mondiale, abbiamo l'onore e l'onere di contribuire attivamente alla transizione ruota-rotaia per motivi economici ed ecologici.

**A proposito di sostenibilità del trasporto ferroviario: si parla molto del treno come mezzo di trasporto green per eccellenza ed utile a ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente. Cosa sta facendo il mondo delle aziende associate ad ANIE ASSIFER per ridurre ulteriormente l'inquinamento generato dall'utilizzo del treno e dal trasporto merci su rotaia?**

In Italia, in genere, la percentuale di trasporto sostenibile è molto bassa ed il quadro complessivo non è molto rassicurante, come emerge anche da un recente studio del prof. Cascetta, i cui risultati sono stati presentati alcuni giorni fa. Ogni giorno si spostano 36 milioni di persone con una mobilità di breve e medio raggio, con un uso eccessivo di autovetture rispetto agli altri paesi europei, cui si contrappone una mobilità di lungo raggio su rotaia. È noto che il treno rappresenta il mezzo di trasporto meno inquinante in termini di rilascio di CO2, mentre il 93% delle emissioni derivano dai trasporti merci su gomma di lunga percorrenza. In questo contesto bisogna riconoscere che le aziende costruttrici di materiale rotabile negli ultimi anni hanno prestato molta attenzione anche alla diversificazione nell'utilizzo di combustibili meno inquinanti. Si parla, infatti, di treni alimentati ad idrogeno, già operativi in alcune tratte sul territorio italiano, o di treni ibridi, alimentati anche a batterie su linee ferroviarie non elettrificate. Ma se sul trasporto passeggeri su rotaia molto si sta facendo per ridurre l'inquinamento ambientale e per portare più passeggeri a bordo di treni sempre più moderni e sempre più connessi, più articolato appare il discorso per quanto riguarda il trasporto delle merci su ferrovia, che ancora rappresenta una quota troppo esigua sul totale delle merci trasportate. ■■